



THOMAS SATTELBERGER ist forschungs- und innovationspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion und war Vorstand bei Continental und Deutscher Telekom. Twitter: @th_sattelberger

Klumpenrisiko Auto

Wie wir verhindern, dass unsere wichtigste Industrie zum neuen Steinkohlebergbau wird.

Ende Dezember hat Deutschland sich noch einmal symbolisch verneigt. Auf einer Zeche in Bottrop haben wir unseren Steinkohlebergbau endgültig beerdigt – das Herzstück der Montanindustrie, Leitbranche der frühen Bundesrepublik. Heute mehren sich die Anzeichen, dass auch unsere Autoindustrie einem quälenden Siechtum entgegenfahren könnte.

Das Automobilland Deutschland ruht auf Technologien, die aus der Kaiserzeit stammen oder – anders gesagt – aus dem dritten Kondratjew-Zyklus. Der Ökonom Nikolai Kondratjew (1892 – 1938) erkannte in seiner Theorie der Langen Wellen, dass technologische Paradigmenwechsel zyklisch zu Innovation, zum Absturz alter Branchen und zum Entstehen neuer Industrien führen. Autonome Mobilitätssysteme, alternative Antriebe, datengetriebene Sharing-Modelle sind aus Kondratjew Nummer sechs. Dort ist Deutschlands Autoindustrie noch lange nicht angekommen. Wird ihr Transformationspfad nach dem Muster der Kohle verlaufen?

IM SAARLAND, IM RUHRGEBIET und in Ostdeutschland hinterlässt die Kohle tiefe Narben, der Strukturwandel für über 200.000 verlorene Arbeitsplätze ist oft gescheitert. Beim Auto leisten wir uns derweil Managementversagen und eine zerstörerische Dieseldebatte. Das Auto in der bisherigen Form auszuknipsen geht aber nicht. Old Business braucht gleichermaßen Brückentechnologien wie Brückenfinanzierung für New Business und New Work. Leitbranchen lassen sich nicht wechseln wie Unterhosen.

Bis 2030 verlieren wir 100.000 Arbeitsplätze rund um den klassischen Antriebsstrang, rechnet Fraunhofer vor. Batterie- und Leistungselektronik könnten den Aufbau von 25.000 neuen Stellen bedeuten, unter der großzügigen Annahme, dass die Komponentenfertigung in Deutschland bleibt und der Anteil der Verbrennungs- und Hybridmotoren bei 75 Prozent. Porsches Consultingtochter und die Hochschule Reutlingen kommen zu dem Ergebnis, dass auf jeden Fall die Hälfte der Arbeitsplätze in der Autoindustrie durch Roboterisierung

und Automatisierung wackeln, also unabhängig von der E-Mobilität.

Wie damals die Kohle wird heute das Auto zum Klumpenrisiko, vor allem für Niedersachsen, Bayern und Baden-Württemberg. Es stellen sich grundlegende Fragen zur Zukunft von Regionen und Arbeit. Innovationspolitik mindert das technologische Risiko, Regionenpolitik das soziale.

Konzernchefs hören es nicht gern, aber sie werden abwägen müssen zwischen Margenmaximierung und der Verantwortung für Menschen und Regionen. Wirtschaftsszenarien, qualitative Personalplanung und Qualifizierungsinitiativen müssen ganz oben auf der Agenda von Landräten und Bürgermeistermeistern stehen, nicht nur im Management der Unternehmen.

Welche Fähigkeiten sind in Wirtschaftsstrukturen von morgen gefragt, wie lässt sich Beschäftigung sichern? Abbau, Umbau, Aufbau, das ist die Gesamtrechnung. Zur Ehrlichkeit gehört, dass Autokonzerne und Zulieferer mit einem großen Überhang von „old skills“ zu kämpfen haben werden, die nicht transformierbar sind.

**„WIE
WERDEN
AUTO-
MOBILE
REGIONEN
WIE WOLFS-
BURG
ATTRAKTIV
FÜR
GRÜNDER?“**

DIE TRANSFORMATION DER AUTOMOBILBRANCHE kann ein Prototyp sozialer Marktwirtschaft in der Ära der Digitalisierung werden, wenn wir es besser hinkriegen als beim langen Sterben der deutschen Kohle.

Wir brauchen ein Ökosystem für New Business und eines für Old Work. Wie werden automobiler Regionen wie Wolfsburg attraktiv für Gründer und Wagniskapital, wie können Kommunen, Länder und Bund digitale Freiheitszonen fördern, um Geburtshelfer für diversifizierte Wirtschaftsstrukturen zu werden? Wie kann Talententwicklung für Zehntausende individuell und effizient zugleich sein? Wie kann in zwischenbetrieblichen Netzwerken oder mithilfe regionaler Personaldienstleister Arbeit gemakelt werden? Die technologische Herausforderung ist auch eine soziale. Ohne Beschäftigungsgesellschaften, wie wir sie von VW („Autovision“) und Telekom („Vivento“) kennen, wird es nicht gehen; ich schreibe das als Politiker und als langjähriger Manager. Täuschen wir uns nicht: Mein Ansatz ist regional, unsere Aufgabe national. ■